

# Sobre la redistribució del territori

**Josep Vallverdú**

ESCRITOR

Fa vint anys em va ploure a sobre un contracte força llaminer, a partir del qual vaig passar set anys recorrent Catalunya en viatges de cap de setmana, prenent notes, fent entrevistes ocasionals, mentre el coautor dels llibres que n'havien de sortir, Ton Sirera, treia centenars de fotografies: el resultat fou la sèrie *Catalunya-Visió*, que nosaltres engegàrem i de la qual vam arribar a fer vuit dels onze volums editats. Inútil hauria estat comptar el quilometratge fet amb els nostres utilitaris per tantes comarques, com voler valorar laboralment les hores esmerçades en la comesa, car la intensitat del treball, la concentració artesanal que exigia, no tenen barems coneguts.

Aquells vuit volums -de fet els onze, comptant-hi els altres tres que completen la col·lecció-, són avui totalment superats, envellits; esdevenen, com diria l'Espinàs, documents històrics.

En efecte, aquell llogarret on vam esmorzar està deshabitat i quasi totalment enderrocat; o, al contrari, una iniciativa qualsevol ha aconseguit de refer-hi cases, edificar-hi xalets, i ara és un conjunt vacancer. Igualment, les autopistes, llavors en construcció, són avui elements habituals del paisatge, se n'han fet de noves, com també s'han eixamplat carreteres, traçat desviacions, o passos elevats, ponts, arcs d'envoltament de ciutats i barris, barris sencers arreu.

La penetració de l'home en indrets fins fa poc escassament peïjats és un element més de la pressió damunt la natura, un fenomen actual de conseqüències socials, econòmiques i ecològiques enormes. Tot això s'ha multiplicat i enfondit en aquests vint anys transcorreguts, i la mobilitat social s'ha traduït no ja en penetració d'indrets, sinó en invasió pura i simple. Els vehicles habituals a motor tenen un duplicat molt simptomàtic, i són els tot

terreny, cada dia més venuts, augment de parc explicable només per l'afany del «plus ultra», d'arribar motoritzats en llocs on abans només s'hi anava a peu o damunt un bast: senyal, corollari i conclusió que no és només el fet d'anar-hi, sinó anar-hi en massa, allò que compta.

Els milions i milions de turistes que arriben massivament a les costes del Mediterrani cada estiu produeixen un deteriorament indirecte del medi ambient, per la conseqüència de consum i deixalles que se'n deriva: una explotació racional de la terra en tots els ordres esdevé avui impossible si no es té en compte el consum de cap de setmana i de vacances. La qualitat dels serveis en surt perjudicada de manera constatable. Gaziell, en converses tingudes entre 1952 i 1954, em deia: "Aviat el que farà distingit serà anar a peu i sol".

El creixement de l'habitatge i la concentració dels residents damunt el mapa del país són eloqüents: han crescut, en vint, vint-i-cinc anys, primordialment les ciutats grans i les mitjanes que són pols d'atracció econòmica per als nivells laborals baixos; han crescut molt menys les viles; i els pobles s'han buidat de gent. Una urgència de tipus econòmic que sembla exigir tant el salari com els serveis bàsics d'educació, salut i lleure, explica l'afluència de gent -de fet mantinguda des de fa trenta anys- als nuclis importants de població. Tot i que en la darrera dècada el ritme d'immigració s'ha alentit molt, no gensmenys les disponibilitats dels municipis per fer front a l'exigència de tanta gent s'han palesat insuficients.

Enfrontats a tantes variables del problema general de l'assentament de les persones sobre un territori, seria lícit demanar-se: què acapararà més importància, i atenció de part dels planificadors

o dels encarregats del regiment de la cosa pública: a) el repartiment i assentament més o menys regular per tot el país o b) no intervenir i deixar que aquell assentament es faci al voltant dels pols industrials i de les concentracions urbanes que el moviment de població i factors demanda-oferta provoquin? Fent-ho més planer: ens convé una Catalunya sense tantes extensions buides o amb nivells primis de poblament, o bé res no hi fa que la més gran massa de gent es concentri en un arc entorn de Barcelona, des de Granollers a Vilafranca i des de l'Hospitalet a Esparreguera? Avui, els empresaris estrangers que visiten, interessats a invertir, el nostre país, veuen i trepitgen el Vallès, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Baix Llobregat; és on hi ha les indústries més avançades, la xarxa de comunicacions més densa, la informatització més accelerada, el gran port i l'aeroport centrals. Això dóna una idea del tipus de desenvolupament que no s'ha pogut o no s'ha volgut evitar: el de grans pols, el creixement per gruixos damunt un nucli existent.

No poden fer-se prediccions en aquest terreny, i fóra toïxesa de voler, encara, assignar-los validesa científica. No poden, doncs, fer-se, tot i que el desenvolupament de la darrera dècada permet d'entrellucar que, malgrat la tecnificació i transformació industrial, que no necessàriament crea llocs de treball, l'afluència de ciutadans als grans nuclis no minvarà, si no en immigració descarada, sí en assentament dels qui canvien de feina o accedeixen a estadis de reciclatge i noves aplicacions. La mobilitat poblacional sembla assegurada, i amb ella la constant pressió sobre el medi ambient.

Si bé aquest gruix cada cop més gran de ciutadans en una àrea hipermetropolitana esvera un xic, hom se sent temptat de pen-

sar alguna vegada si, en el cas que el procés continués com fins ara, amb l'inflament dels grans nuclis i el despoblament en goteig de zones rurals, no podria arribar-se a la Barcelona-Catalunya: un procés semblant al de l'absorció, en segles medievals, dels comtats catalans de noms diversos per part del de Barcelona. Arribaria a trobar-se natural un procés que, vist a distància, pren tirat de desaforat i violent, tant més que ha comportat la conversió de comarques en ciment i indústria, sense, almenys fins avui, la previsió de claps verds o cinturons d'oxigenació.

Inversament, un transplament de recursos de producció a zones separades de la conurbació barcelonina i del ventall hipermetropolità, podria crear no només pols extrabarcelonins, sinó eixos de comunicacions i de vitalització de poblacions intermèdies absolutament fructuosos. Perquè això es produís, però, caldria una planificació de signe autoritari que no seria benvinguda per ningú. La xarxa impera, avui com avui, i es procedeix per juxtaposició, per acumulació. Ara bé, algú ha de fer la primera passa per evitar la densificació excessiva que ja ens amenaça.

Generalment, quan es planteja aquesta qüestió, sorgeix qui diu que aquesta actitud de pretendre redistribuir millor el país és antiquada i potser ruralista; tal vegada qui això formula, no coneix la profunda realitat d'un país divers i magnífic en riquesa natural i en possibilitats múltiples per a la relació home-terra. El desenvolupament de tota la Catalunya futura es trobarà essent òptim tant més com més possibilitarà l'equilibri entre indústria i paisatge, entre serveis i activitats extractives, no només en allò que pertoca a l'activitat, sinó a l'encaix de la dita activitat: els països moderns tenen centres productors importants disseminats, i a això es tendeix.

Fins als nostres dies hem patit una mancança greu de comunicacions que ens ha deixat molt enrrera; arriben ara els remeis, l'em-

penta donada a la racionalització de les vies d'enllaç i de llarga distància és substantiva, no només pel voler de les administracions, sinó sobretot per la presència d'un parc automobilístic sobreixent, i per la multiplicació de vehicles comercials. Cal aprofitar la millora de la xarxa per pensar en la redistribució del país, en nous assentaments i en l'evitació de la sagnia rural tant com de l'estancament de les viles i ciutats de mida petita. Com a coneixedor de les comarques i particularment de les de Ponent, puc donar testimoni de l'inequívoca sorpresa que el viatger s'enduu quan, remuntada la zona de Balaguer, constata que hi ha quilòmetres i més quilòmetres de terra buida, sense ciutats importants, sense pobles: una amplíssima franja de terreny on cabrien ciutats, i ciutats prop de l'aigua i en els canals de transport de les grans línies elèctriques. I no hi són: de

Manresa en amunt, llevat de les vores del curs fluvial, una altra part de la Catalunya Central admetria el creixement de viles per fer-ne ciutats, ciutats productives, ciutats que arribarien, qui sap si en pocs anys, atesa la velocitat de la vida moderna, a descongestionar de debò fins els centres universitaris...

Utopies o possibilitats viables, el cert és que se'ns ha congestionat la part més densa del país. Si arribarem mai a descentralitzar de debò o no ho arribarem a fer, no pot dir-se. Tanmateix, la reflexió s'imposa, aquí i a qualsevol altre indret sotmès a la inhumana pressió que l'home és capaç d'exercir sobre la terra que el suporta i li és base. No deixa de ser una maledicció lèxica el joc contraposat dels termes "home" i "inhumà".

J. V. □

## L'eixida per *cesc*

